

troet af mig, at hun kunne finde på noget. Men set i sammenhæng med, at der er lavet en stribe af fiaskoer, og projektet er blevet to, tre gange så dyrt og ikke virker, og så kommer ministeren herop og siger, at det er lige netop Ørestadsselskabet, der skal planlægge det dyreste projekt, vi har – jamen altså!

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil meget kort sige til fru Margrete Auken, at jeg hører til dem, som ikke bare lytter på vandrerene og så i øvrigt bruger det som udgangspunkt for min debat.

Det, jeg taler for, er, at en metroløsning er det mest fornuftige, man kan have i København, og vi synes, det er yderst fornuftigt, at man får igangsat dette udredningsarbejde, så vi kan få et beslutningsgrundlag for en eventuel projektering af en metroløsning. Det er sådan set det, jeg har forholdt mig til, og jeg ønsker altså ikke, at man skal trække aktstykke nr. 57 tilbage.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det, jeg prøver at tage fat i nu, er, at i det oprindelige forslag, som vi også var skeptiske over for, var det meningen, at HUR skulle stå for planlægningen, og de så dog også sagen i en lidt større sammenhæng end det helt lukkede København. Men nu er vores overordnede indvending, at det er utrolig kommunalegoistisk. Man ser slet ikke på hele storbyens problemer, man kigger kun specifikt på København og Frederiksberg og er hamrende, bedøvende ligeglade med resten. Det er noget, som blev aftalt med kommunerne, og det problem har vi ikke haft oppe at vende i Folketinget. Det er én side af sagen.

Men jeg vil sige, at efter det sidste, vi har set, satser Ørestadsselskabet på det, man kunne kalde en omvendt Murphy: alt, hvad der kan gå godt, vil gå godt! Det vil sige, at alt skal lykkes i maj, og hvis det ikke lykkes, kommer metroatlet ikke til at køre. Jeg ved det, og jeg kan godt sige, at jeg ved det, fordi min vandørspost er betydelig bedre end fru Gitte Lillelund Bechs, og jeg kan høre, at Jernbanetilsynet faktisk er desperat over det her.

Jeg vil ikke sige, at man ikke kan tvinge dem. De kan godt blive halshugget, uden at sagen går til kriminalpolitiet, og med den ledelse, der har været, og den succes, Ørestadsselskabet har haft med at få alt muligt vrøvl gennemført, må mini-

steren altså undskyldte mig. Men jeg vil godt stå ved det, og der kan bruges meget værre kraftudtryk end dem, jeg bruger her, når vi skal se på, hvad der er foregået, så jeg vil spørge: Er det virkelig Venstres omgang med milliarderne, det handler om?

Poul Andersen (S):

Jeg vil gerne takke trafikministeren for redegørelsen for, hvorfor aktstykket blev fremlagt i Finansudvalget, og fuldt ud støtte baggrunden for det. For Socialdemokratiet er det nemlig også ensbetydende med, at når vi snakker metro, er det en stor politisk vision, som er ved at blive en realitet. Vi har været fælles om den, og vi er meget stolte af hele den udvikling, vi sammen har været med til at skabe i hele Københavnsområdet, som er ved at blive den dynamo, vi alle sammen har håbet og satset på.

I den forløbne tid, hvor vi har haft mulighed for det som ledende parti i regeringen, er der også sket yderligere tiltag for den kollektive trafik i Københavnsområdet med S-togsringen, udbygningen med Øresundstog osv. Det er alt i alt gode ting, som suppleret med metroatlet bliver ideelle for det kollektive trafiksystem i København, og vi føler, det er helt naturligt at få kigget på, hvordan vi kan udbygge det videre i en god konstruktion, så tingene kan supplere hinanden. Men det skal vi altså ikke detailstyre som folketingsmedlemmer, det har vi nogle organer til, og det er dem, opgaverne skal fordeles imellem.

Der ligger et forslag, og vi vil selvfølgelig meget gerne være med til at kigge på det og være med til at træffe nogle beslutninger for en yderligere udvikling af metroatlet i København. Derfor må vi altså afvise SF's forslag.

Kl. 16.25

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil ikke sige, at det overrasker mig, men jeg vil alligevel sige til hr. Poul Andersen: Det koster faktisk 5 mio. kr. pr. plasticsæde; det er bitesmå tog på 39 m, som ikke kan blive større; stationerne er bygget sådan, at de heller ikke kan blive større, og der er for få af dem; de hænger ikke sammen med det øvrige transportsystem, og man har valgt et system, som gør, at togene aldrig kan køre i niveau.

Hvis man havde valgt et andet system, som måske ikke gav så meget arbejde til COWI Consult, fordi det ikke er så krævende i den henseende, havde vi haft et system, som for det første